



【编者的话】

11 月 16 日，在甘肃正宁，21 名孩子在一次校车车祸事故中永远离开了人间。

这一次悲剧不仅让人痛心于生命的伤逝，更激发了各方以事件为契机，进行更深入的讨论：校车悲剧发生的深层原因是什么？政府在分配类似校车这样的公共物品的过程中，应该扮演怎样的角色？



他山之石，可以攻玉，其他国家的校车治理经验值得我们借鉴。在日本，全社会对于校车问题的重要性有着深刻认识，只要一出什么事就上头条全国关注——形成关注孩子的社会氛围，可能比进口高级的车辆更加重要。而在美国，政府教育经费每年为每个学生支出 493 美元。学者蔡慎坤指出，美国校车制度的成熟和政府舍得在校车上花钱是分不开的。留美学者佛州阳光则进一步告诉我们美国政府对于校车的重视：校车是美国最有“特权”的公车。

认识到差距，那么在现阶段中国国情之下，校车问题应如何解决？央视评论员王志安认为，政府具有集中力量办大事的能力，由政府集中建立免费校车制度是最有效率的做法。学者熊丙奇进一步论证，在现有的教育经费预算下，若果政府真正重视校车安全，完全有能力把这一问题妥善解决。然而，21 世纪网评论员周斌持有针锋相对的观点：政府每多提供一分“免费午餐”，就会给老百姓带来几倍的负担。如果给予民间更大的空间，类似的社会问题能够解决得更好。公益志愿者安持也认为，民间慈善相较于政府，在运作效率上有很大的优势。

最后，ba313 从经济学逻辑出发，告诉我们在提供公共物品这样牵涉到公义和道德的议题上，政府和市场都不是万能。关键在于根据实际情况，理清双方的责任，明确各自参与的界限。

1510 周刊由「我在中国」（Co-China）论坛志愿者团队制作，每周出版一期，通过网络发布，所有非一五一十部落的文章均经过作者或首发媒体的授权，期待大家的关注和建议。



目录



【鉴】

8-1 桥本隆则：以人为本的日本校车



“校车是一个国家的大问题，但校车只是一个硬件，但是还要有个相适应的环境，全民关心教育，关心孩子，关心学生的氛围。光有车没有一个关心孩子，重视教育，优先学生的大环境，那么那些载着学生的校车总是让人担心，让人揪心。”

日本人学校在中国开了很好几所，其中苏州的日本学校是最漂亮，有了学校就一定有学生，那么学生的上下学是不是还是像国内学校一样由家长（祖父母）接送，一到放学的时候把整个大门挤得水泄不通呢？其实日本人学校很少由家长亲自接送，而是要求家长只要把学生送到指定的地点，定点定时其他的都由学校的校车接送。其实这个校车也不是由学校直接提供，而是住在附近的学生家长合起来出钱，同时学校也提供一部分补贴，解决了学生的上下学的问题。因为校车只有 32 座，所以座位是供不应求，新来的学生有时还排不上号，因为考虑到每个家庭的实际情况，几个家长还要轮流值班，当学生送到后，把孩子交给值班的家长，自己就可以离开回家，而值班的家长要等校车来以后把所有孩子送上车，清点人数才可以离开。听有些妈妈讲：最累的不是早起做饭，而是一个月担任值日，原因是这个临时工作要有责任心才行。







其实苏州日本人学校的校车形式与日本的校车都基本一样，在日本幼儿园等幼年儿童，或者要在移动时获得帮助的特殊学校，还有一些公立学校（小学，中学），或者从车站到学校要一段距离的私立学校，还有就是补课班，汽车学校都有接送的校车。当然在日本本州东北部，九州，以及北海道的人烟稀少或者山区都有专门的校车接送。（特别北海道是季节性运行，冬天下大雪，自行车上下学不方便，所以在这个季节是用小车接送）而实际的运营方式是我们是值得学习，在日本的《道路交通法》规定校车是特殊车辆，由学校或者当地政府所有，然后在这个基础上委托相关的公司进行运作。

日本有的校车有时行走的距离很长差不多有近百公里的学校校车也有，这是有些大学为了招揽学生，让学生能够安心，安全地回到东京所以就开设了这个超长途的长途校车，果然校车一开，学生自然而然地增加。日本的校车不光是学校与当地政府才注意的事情，而是一个动员广大社会力量的一种公益活动，如在日本山区的公立学校，一般都没有自己的校车，为了让学校的学生都安心到学校上课，就与当地的巴士公司合作，这种车辆白天是一般运行的穿梭巴士，早晚确是学校的接送专门校车，这样的方法也使得学生的上下学的安全性得到保证，而巴士公司利用运输空隙运送学生也保证了巴士公司的利益。这样的例子还有很多，如九州佐贺的唐津市，因为几所学校都是集中在市区，各个方向的巴士都集中在一个点的话效率不会太高，也不利于交通，所以几个学校一起开设了联合巴士，一个方向向市区有一辆车，所有方向都有校车运行，这样学生的运送的问题都解决了。




blog.sina.com.cn/mikesakai


飯舘村
blog.sina.com.cn/mikesakai


論壇
我在中國
Co-China



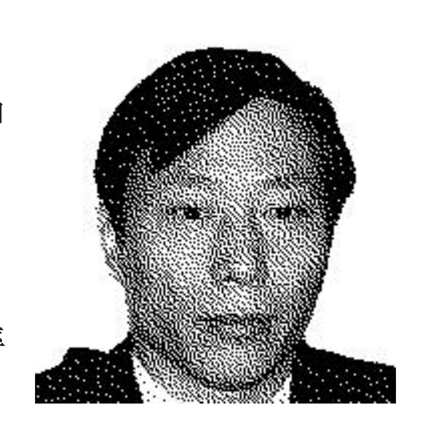
介绍到这里还要提一个关键的地方，车的问题不是大问题，而是整个社会对于这辆车的重要性的认识。日本曾经发生过一件事情，有一位学校的校车司机，因为工作忙忘了及时更新驾驶证，虽然可以陈情说明，但是这个在日本无证驾驶，并且驾驶的车辆是学校的校车，于是当事司机被紧急逮捕（后来释放），学校为之全部学校高层出动在媒体前低头赔礼道歉，并且学校马上连夜召开 PTA 会议，向家长们说明情况，不断地道歉，期望家长们的谅解。事后我曾经问过一位家长：事情并不严重，为何大家这么兴师动众。家长告诉我：我把孩子托付给他们，他们要担负起责任，学校对司机有管理义务，司机不遵守法律万一发生问题，直接受害者就是我们孩子。对于法律的敬畏之心由此可见。校车是一个国家的大问题，但校车只是一个硬件，但是还要有个相适应的环境，全民关心教育，日本的校车一出事就会上头条全国关注，这是一个关心孩子，关心教育的氛围。光有车没有一个关心孩子，重视教育，优先学生的大环境，那么那些载着学生的校车总是让人担心，让人揪心。



（桥本隆则，旅居于日本大阪，《联合早报》撰稿人，日本《朝日放送》特约评论员。原文链接：http://blog.caijing.com.cn/expert_article-151359-26593.shtml）

【返回目录】

8-2 蔡慎坤：幸福校车何时驰骋在大街小巷？



“美国每年要为每个学生坐校车支出 493 美元，这笔钱由政府教育经费开支。而教育经费一向是美国各级政府的主要财政支出，是美国政府最舍得花钱的地方。校车最大的特点是安全，坐校车的安全系数是坐家庭轿车和公共汽车上学的 40 倍，即每年因坐校车伤亡的人数是坐一般车辆的 1/40。事故率仅为每亿英里 0.02 次。”

2011 年 11 月 16 日 9 时 40 分许，甘肃省庆阳市正宁县榆林子镇一大翻斗运煤货车与当地幼儿园接送车迎面相撞，造成 20 人死亡，44 伤，发生事故的校车核载 9 人，实载 64 人。

2011 年 10 月 14 日下午 1 时 19 分，新野县上港乡工业园区内一辆校车与一辆运砂车发生侧撞，校车司机当场死亡，一名教师和 17 名学生不同程度受伤。

2011 年 9 月 26 日，山西灵石县一辆学生接送车与大货车相撞，4 名初中学生当场死亡，2 名学生因伤势过重送到医院后死亡，另有 3 人重伤，3 人轻伤。

2010 年 12 月 27 日 7 时 40 分，湖南省衡阳市衡南县松江镇一辆运送 20 名小学生的的三轮车，在驶到因果桥时，整车坠入结冰的河中，造成 14 名小学生死亡。

2010 年 2 月 26 日下午，江苏省如皋市郭园镇发生一起惨剧：7 座的校车内竟被塞进了 26 个孩子。上车 10 分钟后，4 岁女孩吴忆罗因车厢内拥挤发生呼吸困难，最终不治身亡。

接送中小学生的校车频频出事，官员们除了批示安抚之外，应该为中小学校车的安全做些什么？当今中国号称世界第二强国，今年的财政收入将超过 10 万亿，外汇储备也高达 3 万亿美元！可谓是财大气粗，各级政府官员的座驾也是越换越高级越换越新潮，中国更是一举成为世界头号汽车大国，其产量和销量双双超过了美国。遗憾的是，各级政府乃至中央政府是否想

过，用纳税人的钱迅速解决中小学生的校车问题。当官员们座驾不断升级换代，抑或是吃喝玩乐挥霍之时，是否想过替子孙后代积点公德？是否想过用纳税人的 1%为中小学生打造安全的免费校车？

美国是我们一直仇视的资本主义国家，然而美国人对中小学生对子孙后代的投资从来不计代价。早在 19 世纪末，美国乡村就出现了专门接送孩子上下学的校车，只不过那个时候的校车是马车，屈指一算，美国中小学校车已经有 100 余年的历史了。

如今，美国已经形成了联邦、州以及当地政府三级共同管理的校车服务机制，校车服务是义务教育的重要组成部分。在美国，家住在离学校 1 英里约 1.6 公里外的学生，都可以免费搭乘校车。美国对校车的制造制定了许多严格的标准，这些严格的标准，让所有校车均为“客车的设施，卡车的骨架”，充分保证了校车的坚固性和安全性。

每辆校车都有一个号码，代表不同的路线。开学第一天，学校会根据学生居住点，告诉学生校车的号码，以后，学生就一直乘坐到自己住地的那辆校车。每个人都有座位。早晨，学生到住家邻近的停车点，在规定的时间等候校车。校车就这样沿途开到各个停车点，让学生上车，送到学校。下午，放学了，学生走出教学，就是停车场。数辆校车已经等候在外。学生直接上车，只要不搞错“乘几路车”就行了。通常开学后几天，司机就认识那些孩子了。

校车也叫 Yellow Bus，因为车子是黄颜色的。黄颜色可表示警戒。校车在停车点停下，孩子上下车时，法律规定，所有的来往车辆（包括总统的车子和对面来车，因为活泼的孩子很可能从车前或车后冲出来）都必须停下，等校车关门并收起停（STOP）的标识后，才能通行。

美国每年要为每个学生坐校车支出 493 美元，这笔钱由政府教育经费开支。而教育经费一向是美国各级政府的主要财政支出，是美国政府最舍得花钱的地方。校车最大的特点是安全，坐校车的安全系数是坐家庭轿车和公共汽车上学的 40 倍，即每年因坐校车伤亡的人数是坐一般车辆的 1/40。事故率仅为每亿英里 0.02 次。

保证校车安全并不容易，这是美国人几十年孜孜不倦关心校车安全问题，讨论校车安全问题，促使政府不断修改校车标准和要求，才达到的程度。就拿校车的颜色来说，早在 1939 年就立法规定一律为黄色，因为这是最醒目，即便在大雾中也最容易看清的颜色，因此也是最

安全的颜色。法律还规定，小的校车因为受到冲撞容易出事，因此在它的每个位置上都装有三叉安全带，大校车除了在座位上装配防撞安全装置，也开始增设安全带。

每天清晨和下午，一辆辆橘黄色的校车奔走在美国城乡，为美国学生，为美国教育提供服务，给学生和家长带去实实在在的关怀和体贴。美国人认为，上学接受教育是个人的事，也是国家的责任。目前，美国大约有 45 万辆校车，全美国大约有 2500 万学生乘校车上下学，如果按照每天每个孩子来回乘两次计算的话，那么校车全年接送孩子达上百亿人次。

美国的校车虽然专为学校服务，却也采取市场化的经营模式。以纽约为例，由政府的教育委员会规定路线，招标拍卖经营权，与私人校车公司签订合同，学校和学区只负责监督安全和制定校车运行规则。这样既引进竞争机制，使服务质量得到保证，学校也没有额外负担。这些私人校车公司一般都不大，但有一定的规模，能保证车辆的维修和司机的培训。纽约的学校交通公司有 30 多年历史，拥有 650 辆校车和两个维修厂，竞争到了 800 条学校运营线路。由于校车生意稳定，公司只要加强安全服务，就有很好的营业收入。美国每年还要新生产 4.6 万辆校车，也是一笔不小的生意，加上专为其服务的修理、配件制造，形成了一个每年 150 亿美元产值的“校车产业”。这也是美国校车得以存在和不断发展的原因。

（蔡慎坤，学者、投资专家，曾先后在政府、媒体、企业供职。原文链接：http://blog.ifeng.com/article/14743433.html）

【返回目录】



8-3 佛罗里达的阳光：美国校车是最安全，最有特权的公车



“在美国考驾照笔试中有一道题几乎是必考的，那就是在路上遇到校车停车上下乘客时，你该如何处理？美国法律规定：在公路上随意超越校车是违法的，如果校车要停车上下学生，后面的所有车辆必须停下来，等校车上下完了学生， 启动了，后面的车才能继续走 。”

一周之内，国内相继发生重大伤亡事故，令人扼腕。继周一发生天然气爆炸事故，造成数十人伤亡后， 昨天又发生一起重大交通事故，据媒体报道甘肃生庆阳市正宁县榆林子镇发生一起重大交通事故，一辆车号为陕 D—72231 的大翻斗运煤货车与一辆榆林子镇幼儿园校车迎面相撞。致 5 人当场死亡，15 人在送往医院抢救途中死亡。此次车祸还造成车上的 44 人受伤，而这次事故的死伤者多数是幼儿园的幼儿。实在令人痛心！一个九座的小面包车，居然塞进去 64 人，毫无疑问，严重超载是这次事故的一个重要原因。

没有专门的校车；有严重安全隐患的小面包车横行；超载严重和缺乏必要的法律法规对运载儿童的交通工具的支持应该是国内目前“校车”事故频繁发生的重要原因所在。

在美国开车已经有几年时间，也见过很多起交通事故，但几乎没有见到或者听到校车发生事故，美国校车在美国应该算得上是最安全的交通工具之一了。美国因为汽车数量多，发生交通事故的概率是相当高，每年因交通事故死亡的人数都在 3－4 万之间。尽管如此美国的校车发生伤亡事故的比例却极低，几乎可以忽略不计。美国近五年发生的一起最严重的校车事故是造成 4 人死亡，14 人受伤的事故，这个事故被美国媒体称为令人愤怒的，不能容忍的恶性事故。相关当事人受到了严重的处罚。



美国校车发生事故频率极低，有以下原因：

1. 美国校车的质量世界一流，武装到牙齿

关于美国校车的超一流质量有两个令人印象深刻的故事：

悍马车追尾校车，面目全非，而校车安然无恙。悍马车的车身应该是相当坚固的，即使如此，和美国校车比起来，也丝毫占不到便宜。

还有一个故事就是 2007 年，在明尼苏达州有一个桥梁突然坍塌，而当时正是交通高峰期，60 辆汽车掉进水中，造成很多人死亡、重伤。其中也有一辆正在运送学生的校车，但值得庆幸的是只有几个孩子受了一点点轻伤，其他人几乎都毫发无损。

因此，有人形容美国的校车是客车的设施、卡车的骨架，安全性是普通车辆的 40 倍。油箱四周有保护钢板，非常厚，将近 4 厘米，如果被撞倒，油箱不会漏油，不会着火或爆炸。

美国校车车身也极度坚固，内部都是特殊加固的，前后左右全部加装防撞钢梁，特殊加厚钢板，窗户上全部装的防弹玻璃，美国一辆校车价格都在几十万美金！ 而要知道丰田凯美瑞等中档轿车在美国的售价只要 2.2 万美元， 而一辆 Lexus 豪华 SUV 也只要 5 万美元。

2. 美国校车是美国最有特权的公车

在美国考驾照笔试中有一道题几乎是必考的，那就是在路上遇到校车停车上下乘客时，你该如何处理？美国法律规定：在公路上随意超越校车是违法的，如果校车要停车上下学生，后面的所有车辆必须停下来，等校车上下完了学生， 启动了，后面的车才能继续走 。如果该车道是双向车道，而且中间没有隔离的护栏，或者隔离带宽度小于 5 英尺，那么双向车道的所有

车辆都必须停下。所以你能在下午放学的时候，在马路上经常看到大批车辆停下来等校车的壮观景象。我还亲眼见到一辆正在执勤的闪烁着警灯的警车乖乖地停在校车后面等校车上下乘客。

在美国的校车上，都有一个伸缩的横杆，上面写着红色 STOP，只要司机把这根横杆伸出来，它的权限就是最大的，比警车，红绿灯权限都要大。可以说校车是美国最高级别的特权车辆！就算是美国总统车队也要老老实实的给校车让路！什么是以民为本，体现得够淋漓尽致了吧？

3.多部法律保障校车特权和校车安全

还有一点值得注意的是，美国全国有超过 500 部校车法规，用于保护校车特权和保障校车乘客的安全。其中很重要的一条就是严格禁止超载，美国校车司机超载不仅会丢掉工作，严重的还要负刑事责任。再加上美国校车数量多，学生相对较少，所以美国的校车经常是空荡荡的。而校车业是美国少数几个由政府严格规范和介入的行业，政府涉入之深，远远超过其他行业。

（佛罗里达的阳光，留美博士后，青年学者。原文链接：http://jinsx1979.blog.sohu.com/192017282.html）

【返回目录】

【辩】

8-4 王志安：中国应尽早建立校车制度



“有人会说，校车虽好，可我们的政府有这么多钱来建立这项制度吗？我想说的是，从目前每个家庭投入到接送孩子的成本来计算，这笔钱是非常庞大的数字，如果政府能集中建立校车制度，从整个社会的投入产出角度讲，一定更经济，也更节约。”

几天前，教育部就教育改革和发展的目标向全社会征求意见，在征求意见下面，列了 36 个课题供社会各界参考。笔者看着之后觉得，除了这些既定的课题之外，尚有许多值得列入讨论的内容。我的建议之一，就是中国应该在未来的数年分阶段建立校车制度，让所有上学的孩子都能够免费乘坐校车上学。

从世界范围看，免费校车制度，是义务教育必不可少的一个环节，没有校车制度，义务教育就很难真正实施。因为义务教育的前提就在于免费，而免费应该包括免费去学校的权利。除了上述理由以外，对于今天的中国来说，建立校车制度还有更迫切的原因。这个问题我们分农村和城市两方面来谈。

近些年，随着农村计划生育和人口向城市的逐渐转移，农村的学龄人口显著下降，面对这一局面，政府目前正在大力推广校区的合并，许多村一级甚至乡一级的学校都面临取消，最极端的例子，在内蒙古的东乌旗，全旗目前只有一所小学。校区合并后，许多农村学童上学距离变得非常遥远，面对这一情况，各地政府都在增加投入建设寄宿制学校，希望校区合并给学童带来的不便，不至于导致新的失学。

应该说，面对农村教育市场的空壳化，校区合并确有必要，但是不是就一定要让年幼的孩子离开父母去寄宿，就值得讨论了。且不说许多孩子年龄太小，生活很难自理，集中寄宿面临



很多问题，单说年幼的孩子远离父母去几十里外上学，接受了学校教育就不能享受家庭的天伦，也显得分外残酷。想想看，在一个孩子主要成长的阶段，他们只有周末和寒暑假才能和父母呆在一起，这是怎样一种景象。也正因如此，目前许多农村地区的父母，在孩子上学阶段不得不放弃自己的工作，到学校附近租房子陪读。一个家庭的孩子上学问题，带来如此的艰辛，我们的政府有义务考虑解决之道。在笔者看来，政府与其花金钱去建设寄宿制学校，不如将这部分钱拿出来首先建立农村学校的校车制度。如果校车能将每一个孩子送到学校，让孩子住在家里，是更人道，更温暖的制度。

对于城市来说，校车制度解决的主要是交通安全和孩子教育环境的公平问题。城市交通状况复杂，许多家长不放心自己的孩子单独来往学校，所以每到上学放学，学校外总是聚集一大批家长。条件好的家庭，就用汽车接送，条件差的就用自行车。这样的反差对于价值观尚处于形成阶段的孩子来说，无形中形成了对比，甚至攀比。教育是一个系统工程，点滴的细节，有时候强过课堂上无数次的说教。我们的教育部门是不是将孩子的安全放在首位？有没有考虑家长的接送对孩子们心理的影响？如果我们的教育要发展，在这些细节上就不能大意。如果建立校车制度，每个孩子可以平等地做校车往返于与学校和家庭，家长也不再需要为孩子的安全处心积虑。这个目标，对于今天的政府来说，应该到了必须面对的时候了。

可能有人会说，校车虽好，可我们的政府有这么多钱来建立这项制度吗？我想说的是，从目前每个家庭投入到接送孩子的成本来计算，这笔钱是非常庞大的数字，如果政府能集中建立校车制度，从整个社会的投入产出角度讲，一定更经济，也更节约。美国最早的校车出现在 1837 年，那时候的汽车还没有发明，政府也远没有我们今天有钱，因此，校车制度关键还是看我们政府的决心。另外，校车的运行资金即便在今天的美国，其实也不是完全由政府提供，其资金主要靠各级政府发行债券来募集，政府更多的义务在于负责制定校车的安全标准。其实在今天，即便在制度上让家长分担一部分校车的成本，我想多数纳税人也是愿意的。

电影《阿甘正传》中，主人公阿甘通过自己的奋斗赢得了整个美国的尊重，阿甘在回忆自己幼年的生活时，屏幕上反复出现一辆黄色的校车。智力上有些残障的阿甘的成功当然有许多因素，但黄色的校车成为他童年成长记忆的载体，这，是不是该让我们有所思考呢？

（王志安，央视评论员。原文链接：http://www.my1510.cn/article.php?id=3e5409dc334d6979） 【返回目录】



8-5 熊丙奇：提供安全校车财政大有可为



“国务院总理温家宝在河北省张北县农村教师大会上指出：’有条件的地方，要把校车制度建立起来，配备最好的车辆和最好的司机，为孩子们建起安全的‘绿色通道’。‘要根治校车问题，必须把校车预算纳入中央财政或者省级财政范畴——纳入县乡财政，基本上意味着没戏。”

11 月 16 日发生在甘肃庆阳市正宁县的校车交通事故，造成 18 名幼儿、2 名成人罹难，引起社会舆论的强烈关注。

每当校车遭遇交通事故，舆论总免不了呼吁政府出钱，把校车真正打造为最安全、最牢固的校车。但对此提议也有不同声音：什么都要政府出钱，政府哪有那么多经费？

这是一个很值得进一步分析的问题，即政府该保障哪些教育投入。

我国教育发展过程中一直存在三方面问题。一是教育整体投入严重不足，这已不用赘述，到 2009 年，我国财政性教育投入仅占 GDP 的 3.59%。二是教育投入的领域与政府应当承担的教育责任错位。总体看来，我国投入高等教育领域的比重过大，而在基础教育，尤其是在义务教育领域中投入过低。三是教育投入的主体和方式有问题。高等教育主要依靠重要财政和省级财政，基础教育主要依靠县乡财政，据有关统计，县乡财政在基础教育投入所占比例为 80%左右，由于各地财政水平不同，这造成基础教育存在极大的地区差异、城乡差异和校际差异。

根据国家教育规划纲要，到 2012 年，我国财政性教育投入占 GDP 的比例将达到 4%。以 GDP40 万亿元计算，每年将在目前的投入基础上新增 1600 亿元。这 1600 亿元该怎么投、怎么花，就考验着我国政府发展教育的理念和职责认识。

我们认为，确保 1600 亿元投入新增到位，依靠中央财政是最有力的方式。同时，从政府发展教育的职责看，应该重点投向基础教育，尤其是乡村基础教育，以弥补长期以来基础教育和乡村教育投入的不足，推动教育公平。



事实上，通过中央财政保障义务教育，促进义务教育均衡，在不少发达国家已有成功的经验。比如，法国中央财政承担了 70%以上的义务教育经费；日本中央财政负担了全部义务教育半数以上的经费，包括教师工资、学生补助和奖励、学校基本建设费、设备设施图书经费等，此外还承担了全部的教科书经费。

近年来，我国正采取增大中央财政转移支付力度的方式，加大中央财政对基础教育的投入比重，其中就包括免除城乡义务教育学费，由中央财政对中西部地区的义务教育按比例补足免除学费后的经费。数据显示，中央财政对西部地区转移支付的规模，从 2000 年的 1089 亿元增加到 2008 年的 7933 亿元，年均增长 28.2%；2000 年-2008 年中央财政对西部地区转移支付累计 30338 亿元，占中央对地方转移支付总额的 43.6%。前不久，国务院再决定，中央财政每年投入 160 亿元，开展农村义务教育学生营养改善计划。这些都传递出积极的信息。

需要中央财政着力的地方还有不少，当下有两个问题极为突出：

其一，校车问题。这一问题一直困惑着我国学校安全，每当发生惨痛的校车事故之后，政府部门都发通知要求各地注意校车安全。去年，我国还出台了校车国标，可是国标在经费困难的现实面前很难落地。

今年 8 月，国务院总理温家宝在河北省张北县农村教师大会上指出："有条件的地方，要把校车制度建立起来，配备最好的车辆和最好的司机，为孩子们建起安全的'绿色通道'。"要根治校车问题，必须把校车预算纳入中央财政或者省级财政范畴——纳入县乡财政，基本上意味着没戏。依据我们的测算，为中小学配备安全的校车，总需费用约 600 亿元，这在新增的 1600 亿元里，完全可以解决。

其二，进城务工人员子女的求学问题。目前采取的方式是"流入地为主，公办为主"的方式，由于流入地政府对此要承担投入责任，因此，大多难以维持长久的积极性，中央对此出台了奖励政策，但这起不到多少激励作用，要切实保障进城务工人员子女的求学，就需要加大义务教育的省级统筹以及中央财政的转移支付力度。

对此，高等教育界肯定会有意见，认为新增的教育投入都被基础教育、义务教育、职业教育"瓜分"了，高等教育的发展怎么办？这是牵涉到高等教育发展的另外一个重要命题，就是要打破国家包办高等教育的局面，创造条件让更多民间资金进入高等教育领域。



该是重新梳理教育发展理念，改变教育投入方式的时候了。增加教育投入，加大中央财政和省级财政对基础教育的统筹力度，开放高等教育领域，这不但关系到国家的教育公平，也关系到教育的质量提升。

（熊丙奇，教育学者，21 世纪教育研究院副院长。原文链接：http://www.dfdaily.com/html/63/2011/11/18/699278.shtml）

【返回目录】



8-6 周斌：世上没有免费午餐

“你所该做的，是告诉政府，我们不需要你，不需要你的免费午餐，不需要你的免费校车、不需要你的所谓免费医疗、没有你，我们自己会做的更好，会活得更好，前提是，请你把那些以‘为人民服务’的名义，横征暴敛的钱还回来，哪怕是一部分。”

请相信，没有他们，我们会过的更好。

写时评非我所长，然而，因为 18 条幼小的生命加上两个成年人的生命，让我们每个人都无法置身事外。你必须得做点什么，好过什么都不做。

但是，这不意味着我支持我的两位同仁及朋友邓飞和陈朝华发起的捐赠安全校车活动，我敬重他们的良好愿望以及高贵的品格，但是却遗憾，他们可能正在离美好的愿望越来越远。

我记得，小的时候，上初中，是 20 多人挤在一辆拖拉机(后来是三轮车)上，去上学，那时候我没有抱怨，因为并不知道，原来腐朽的资本主义国家政府，很多是做免费九年义务教育的，他们的儿童，午餐可能是政府免费供给的。这些我要很多年后才知道。

当我知道这些时，那些拖拉机，三轮车已经几近消失，中国政府的税收已经多年增幅在 GDP 增长的三倍以上，今年更是超过了 10 万亿，它已经是全世界最有钱、最财大气粗的政府了。

但是，仍然有 64 个孩子，挤在一辆核定承载 9 人的面包车里，最后撞上了货车，20 条生命溘然而逝。

从汶川到玉树、从免费午餐到免费校车。我突然开始厌倦了这一切，因为我知道，所谓的慈善不会让我们的世界有任何变化，所以，我很心痛地批评我曾经的战友们，你们所做的一切，都会成为他们脸上的脂粉。你们每多捐赠一辆校车，都可能是给公仆们的屁股底下添了一辆奥迪。

我知道这样说不公平，但是请听我说完。



要知道，你向政府要求的越多，它越有足够的理由，把手伸进我们口袋里，掏走你仅剩的养家糊口的口粮。1949 年时，他们就是这样许诺的，把你们的财产都交给我吧，我保证你们世世代代过上安稳富足的生活。结果，不到二十年，就死了几千万了。还美其名曰“文化大革命”。

现在两三代人的努力，去购买一套商品房，不就是为了赎回那些原本属于我们的财产吗？土地从私有变成了公有，然后公有的土地拍卖了，让私人再去赎回来，我们正在用两三代人的牺牲，去纠正六十二年前集体犯下的那个错误(或者说，去还当时被忽悠而欠下的债)。

可现在又走回头路了。政府都有钱成这样了，公款消费一年随便几千亿了，政府官员的标准座驾都是奥迪 A6 了，县政府的办公楼豪华程度都赛过白宫了，却还是让孩子 64 个挤在一辆车里上学，你还能指望什么？

你还指望政府做这个做那个？你以为 160 亿免费午餐是他们出的钱？你以为他们是从自己大吃大喝中省下这 160 亿？那你就大错特错了，他们会想尽办法，向你我、向所有人征收 1600 亿，包括向湖里抗税的那些人多加一份“机头税”，然后把其中一个零头扔给那些挨饿的孩子。这个结局不会有任何意外，在一个没有公共财政的国度里，国家施舍给百姓的一点点福利，都是以百姓十倍百倍的付出为代价的，必然是这样的结果，免费午餐如是、保障房如是、公费医疗如是……

因为你们要求：政府要办这事办那事，显得它对我们是多么重要，一刻也离不开它，所以，它就自动代表了我们。

那个前驻法国大使赵进军说，作为大使，代表国家，我要坐头等舱。按照这样的操蛋逻辑，他们应该代表国家、嫖价格最高的娼妓、喝价格最高的茅台、包价格最高的二奶……要不多丢国家的脸面啊。

为何这些人会说出这种反常识的话？主要的责任在于民众，因为你们太纵容他们了，因为你们太依赖他们了，你们认为，政府如此重要，什么事情都离不开政府，比如免费午餐，比如免费校车。你越是要求多，他越有理由让你为了他的面子牺牲、所以，他们宁愿花上万亿来搞四大会(奥运、世博、亚运、大运)，因为他对你如此重要，离开他你寸步难行，所以他的胡作非为你都得忍受。



这不是自找的吗？

你一边骂着它无耻浪费，一边却紧紧抱着他的大腿，让他从指缝间漏点面包渣给你，然后山呼万岁？

世上没有免费的午餐，当你想要获得免费的午餐时，你必然会为此付出更多代价。

请记住，所有通往天国的梦想，最后都会把我们领向奴役之路。免费的午餐，是以放弃应有的权利换来的，那不值得。

你所该做的，是告诉政府，我们不需要你，不需要你的免费午餐，不需要你的免费校车、不需要你的所谓免费医疗、没有你，我们自己会做的更好，会活得更好，前提是，请你把那些以“为人民服务”的名义，横征暴敛的钱还回来，哪怕是一部分。

没有他们，我们会过的更好。

（周斌，21 世纪经济报道财经版主编、21 世纪网总编助理。原文链接：http://finance.ifeng.com/opinion/mssd/20111117/5085239.shtml）

【返回目录】

8-7 安持：政府的免费午餐毁了民间慈善



“要成立一个国务院免费午餐工作领导小组，指导民政部具体负责此项工作。民政部将会联合臭名昭著的中国红十字协会，下设各种数不清的衙门、办公室、公务员。这些机构以及工作人员不可能像志愿者们一样不拿薪水，免费运作。这一块儿的资金包括工资、办公经费、差旅费、场地租金，当然要由午餐基金支付。孩子们还没吃上饭，就要把这些人喂饱了才能开展工作。”

关于政府将要为贫困学生提供免费午餐这件事，众说纷纭，以我们做民间慈善的经验看，这真是一件很糟糕的事。政府的免费午餐不仅不免费，还会使更多的学生吃不上午餐。为什么呢？

首先来看民间慈善。

目前民间的各种针对贫困青少年的慈善有爱心午餐、贫困儿童助养、一天一鸡蛋、多背一公斤等等。这些都是由民间的志愿者们提出策划并实施的。整个过程中不涉及任何官方，非专职志愿者不会从善款中获得哪怕一分钱的利益。有些志愿者会转为专职人员，大部分专职人员不领取任何工资，有一些专职人员会领取工资。

款项有三个来源，一是基金会资助，二是部分项目中有行政费用，很少，三是爱心人士个别资助，确实非常少，就是非常低的生活费——也因此有过志愿者退出的事实，但是宁愿友好退出，也不会在这个慈善项目中谋取物质利益。



所有善款均来自于志愿者们的宣传与募资，包括各种非政府慈善组织的各种基金会社会团体和个人的完全自愿的捐助。

民间慈善的优势在哪里？

民间的慈善团体，结构简单，流程清晰，财务透明，做事细致。最初发起的志愿者们一般都是看到了触目惊心的贫困，想要为那些贫困的孩子们做点事。

他们根据自己的能力兴趣和操作需要分成小组，确立本组织的目标。慈善范围，一般来说是一个县，一个城市，及周边地区。只有这样，才最能保证最大可能接触受助对象，地区太大就顾不过来了。制定出详细的执行方案，此方案会根据具体环境一直调整，一直向最合适接近，明确分工，然后各司其职。

一般来说，前期流程包括：

1.网络劝募资金，前面说过了，这资金来源于个人和社会团体完全志愿的捐赠；

2.调查了解合作单位，也就是学校，和学校教职员工沟通，明确理念责任和目标，考察学校是非常长期的工作；

3.调查贫困学生家境，采集资料；

4.确定合作学校之后，为了避免学校接触到钱款，志愿者们负责采购物品，每个月最少配送两次，一般配送到中心校，或者直接配送到学校，配送到中心校的，由各项目点家长拉到项目点；

5.核对登记，再交老师保管，做饭时，交给厨房。有的很小的学校，就有教师自己负责了，所有这些都有账目可查，我们称为手写账目，志愿者会拍照上传网站。

慈善组织结合了资助人，学校和家庭一起，来做这件事。家长不能参与的地区，全部由志愿者完成，有时候会感动供应商加入进来，再降低一点儿成本，一只鸡蛋降低几分钱。这是我本人所在的小组遇到的真事。



后期，也就是管理监督，有如下工作：

1.慈善组织时时会安排人员到学校，监督，抽查，暗访。

2.公布所有账目，收到的每笔资助款在论坛网站都有公示，每月有机构财务报表公示。坚决不做假账，每个项目，每月都有实施报告，配图片。

3.所有一切，上传到网站，接受公开监督，对捐助方和受助方都公开透明，上传的每个孩子的资料都真实，有照片为证。有条件的学校，会有学生做一些记录，包括文字和图片，上传到网络，多方监督。

对于有些特别的案例，比如伤残儿童、孤儿，慈善组织都会把情况在网站上反映出来。经过沟通，会有个人和基金会愿意承担费用，助养和出资治疗。有些小组还会在周末与孩子们做游戏，谈心，甚至有专业的心理辅导来帮助孩子们。

民间慈善组织，做事非常谨慎，募到多少钱，做多大的事，按计划预算募集资金。如果因各种原因，比如学生流动、辍学，计划不能实施，会全额退还该计划所有的善款，按学生一一对应的计划，会该退还资助该生的所有款项。这是非常复杂的统计工作。

慈善组织承担大量的工作，几乎每个组织都人手不够。但是除了退出人员，志愿者们都能坚持长期认真操作。志愿者们从中得到什么？参与团队建设，公平的话语权，满足感，感动和助人的快乐，长期在一线的专职人员，经常跟孩子们打交道，经常被感动，随着网络的传播，收获来自世界各地的支援和友情。

合作的学校，也因为完全是和志愿者组织自由合作的，不是由上级行政命令要求。从学校校长到食堂负责烧饭的阿姨，都会尽全力做这件事。如果做不好，志愿者组织会停止合作，那就会影响到学校及个人的声誉。老师们更是非常乐于参与，学生有成长，也会得到家长的尊重，开展其他工作也容易一些。



政府的慈善团体怎么工作呢？

首先，要成立一个国务院免费午餐工作领导小组，指导民政部具体负责此项工作。民政部将会联合臭名昭著的中国红十字协会，下设各种数不清的衙门、办公室、公务员。这些机构以及工作人员不可能像志愿者们一样不拿薪水，免费运作。

这一块儿的资金包括工资、办公经费、差旅费、场地租金，当然要由午餐基金支付。孩子们还没吃上饭，就要把这些人喂饱了才能开展工作。

然后，跟任何政府部门一样，养公务员，各种股长科长处长司长局长部长，发福利，层层盘剥下来，孩子们啥时候才能吃到这顿午餐？即使吃上了，谁来监督这些具体的事务的实施？纪委么？统计局么？不能排除第一天吃肉，第二天喝汤，第三天汤都没有，第四天群体中毒事件发生的可能性。

其次，国家此前在这些地区有所谓两免一补。两免就是免杂费、免书本费，一补，就是补助贫困寄宿生生活费。现在如果实施这个午餐，这一块儿怎么说，是不是打算换汤不换药？

基本上同学们是四年级才开始寄宿的，一到三年级怎么算？还有，流动儿童留守儿童也就是农民工子弟学校，从未有过这一补。怎么算，这个流动性非常大，政府打算如何操作？本人最关心这最后一问。我所在的慈善组织就是做这一块的。

再看看政府这些所谓的资金如何来源。

自愿捐助？在郭美美事件后，估计不多了。只能变相抢劫，也就是税收，扩大税种，增加税额，或者隐形抢劫，多印钞票，稀释货币购买力，造成物价上涨，生活水平下降。

这样无非会使本来一部分已经很贫穷只是还没有穷到吃不上午饭的孩子，真的吃不上午餐了，本来就没有午餐的孩子依然吃不上午饭，这样的免费午餐不免费啊！



更不用再说什么扩大政府权力的坏处了。真是英语里所谓，想做勺子毁了羊角。民间慈善志愿者们做勺子做的好得多，我们甚至精确到一只鸡蛋的流向，让我们做吧，不要毁了羊角。

(安持，贵州苹果园儿童助养工作坊志愿者。本文来自铅笔经济研究社。原文链接：http://www.impencil.org/Portal/pencilwork/20111103125502.aspx)

【返回目录】

【延】

8-8 ba1313：从校车谈公共物品的供给

“有人说应该让政府提供所有的校车，或者将公车的指标全部让给校车。校车的概念在此时应该抽象化，它超越了它的形态意义。校车的成本是昂贵的，政府进行投入的钱从何而来，归根结底还是纳税人的收入。如果让政府垄断了校车的提供权，我们能够保证用较低的成本获得优质服务吗？”

公民对于政府的感情是复杂的，我们一方面害怕公权力过分介入私人生活，另一方面又迷信于政府的宏观调控。这就像父爱主义的政府和依赖父爱又处于叛逆期的人民反复的争吵和讲和。

人们最近关注校车的问题，这是很多人的线性思维，习惯于直接的找上层问题。这一悲剧确实折射出了中国的社会病，有人漠视生命、唯利是图乃至可以上升到我国经济发展的现状，那就是二元结构的种种弊端，广大农村地区的学生享受不到最基本的安全保障，于是人们呼吁政府应该出手了，配备大量安全和性能超好的校车，仿佛校车就能够解决一切问题。这个想法当然很好，也反映出我们民族性格中善良的一面，但是现实不是那样的简单。

诚然比坦克还坚固的校车可以让孩子们的出行安全而快捷，但这仅仅是一个假设，正如经济学中种种复杂的模型一样，它的成立是需要种种条件的，有时条件苛刻得就像是在真空之中。我们考虑这种问题还是应该将其置于复杂的社会现实之中。

考虑这样的问题有多种角度，每个观点也都有它的道理，在此我不想呼吁道德和正义而是想从一个方面着手分析问题。校车是一种公共品，而并不是所有的运载学生的车辆都能够被称为校车，公益性才是校车的标签，否则其他的车辆就没法在这样的语境中讨论了。有人说应该让政府提供所有的校车，或者将公车的指标全部让给校车。校车的概念在此时应该抽象化，它超越了它的形态意义。校车的成本是昂贵的，政府进行投入的钱从何而来，归根结底还是纳税



人的收入。如果让政府垄断了校车的提供权，我们能够保证用较低的成本获得优质服务吗？能保证校车的采购过程中不会产生权力寻租吗？我们能够保证这不会是空头支票吗？即使配备了校车，我们也要预防它被克扣和占用，或许空间更大的校车又为超载提供更大的空间。诚然政府是应当有所作为，但是政府的作为应该具有基本的科学性，尤其现代政府要依靠市场的规矩办事。

公共物品的提供方式有很多种，政府包办是其中的一个形式。政府包办固然有着较快的效果体现，但是并不是所有的政府都有如此的财力，我们也不能预防较坏干预的发生。这种模式主要有三个缺陷：

1、公权力的过分扩大，政府会利用此契机行使不必要的权力

2、成本较大，这必将占用其他的资源和资金

3、公众的负担，我们很难保证这种额外的成本不会转嫁到纳税人头上；

这样的现象我们已经看得太多，每一次事故都成为了公权力渗透的契机，更可怕的是我们竟然认为它是无可辩驳的，它让我们开始动摇市场的信念进而对公权力开始迷信和依赖。

政府和企业合作提供公共产品也是一种模式，政府通过政策引导、激励和相关优惠引领企业提供服务，将公益市场化运营。这种方式能够扩大社会参与，也能够节约成本。这种方式对于一些财力不强的中小城市政府是一个不错的选择，在此我想举我家乡池州的公共自行车租赁服务为例子，池州采取的是政企共建的方式，将公益服务市场化。政府和企业签订协议事先约定费用分成和合作期限，企业通过车体户外广告获取收入，市民利用自行车是免费的，但是会受诚信评价约束。租赁服务开通一年多来效果很好。

公共物品的提供要充分结合当地的实际，要遵循市场的规律。我们知道市场的驱动力在于私利，我们没法苛责企业承担太多的道德义务，但是政府是需要公义的，政府应当引导企业投入到公共物品的生产之中，至于制度的设计会有多种多样的模式，这其中可以采取补贴、税收优惠以及对中小企业进行专门的扶持。总之用生产促进的动态方式要比单向度的给予要更有激励作用，这对于社会福利的增加也是有帮助的。当然这种方式也会存在一定的弊端，政府仍然掌握着项目的批发权，政府和企业的协议如何公正透明，搭便车的问题如何解决都需要进一步的考察。



不论在什么情况之下都要处理好政府与市场的关系，廓清界限明确责任。不能因为一些突然的状况和舆论的导向而偏废了应有的方向。在事故面前政府应该有所作为，但作为的力度和方向都是应该受到约束的，这种约束应该是由法律提供的而不是政府自己设计出来的，最为理想的状态便是政府、市场和社会都有参与的空间和机会，各自发挥其优势，例如政府提供信息，企业提供服务而我们的公民亦可以发挥民间慈善的力量来满足一部分公共物品的供给。依靠政府包干的思维应该有所改变，我们的政府应该有所克制，而我们的民间也该有所反思。

（ba1313，上海财经大学在校研究生。原文链接：http://ba1313.fyfz.cn/art/1043523.htm）

【返回目录】

【FMN 一周新闻综述】

甘肃校车事故

11 月 16 日上午甘肃正宁县发生的导致 21 人死亡的校车事故引起了全国的关注，但是本地媒体却被要求不得采访，要求等待通稿。而且为了稳控遇难者的家属，当地县政府还派了 130 多名干部二对一的对家属进行安抚和稳控。但是 11 月 17 日晚间甘肃兰州的民众仍自发举行了悼念活动。

新闻：http://cn.fmnnow.com/?p=1008
http://cn.fmnnow.com/?p=1028
http://cn.fmnnow.com/?p=1011

有报道称甘肃正宁县校车事故中 21 名遇难者家属与外人接触时需有官员陪同，而据最新的消息稳控人员已经升至四对一包户，控制家属不闹事。而 18 日当地政府也发布了赔偿标准，遇难这将获 43.6 万元每人的抚慰救助金。

新闻：http://fmn.cc/sNiP0E
http://fmn.cc/rQKDHs

遇难者及稳控人员名单：http://fmn.cc/tfulco

甘肃正宁县校车事故中遇难的孩子每人可获 43 万元的赔偿，但是校车司机的家属只拿到了 1 万元的安葬费，政府还要求家属配合工作先埋人，并表示事故责任认定可能司机还要承担责任。

新闻：http://fmn.cc/u4eOh4

而同幼儿 64 人挤一辆车，以及各地校车超载严重形成对比的是，去年中国政府采购汽车金额为 800 亿元，机关公车数量与配置严重超标，官员们非豪华车不坐的普遍现象。

新闻：http://fmn.cc/uObMPM



艾未未

就在 11 月 16 日发课公司取得行政复议和行政诉讼权利后，又有消息称艾未未的一张照片被警方定性为淫秽照片，并同拍摄者艺术家赵赵谈话，称正在调查此事。
新闻：http://cn.fmnnow.com/?p=1061

因艾未未在网络上公布了《环球时报》主编胡锡进等人的电话和住址，11 月 22 日《环球时报》发社评称：莫让粗暴对立主导中国互联网，指责艾未未侵犯其隐私。此文又引起了网友的热议。
新闻：http://fmn.cc/vO8yau

因为艾未未的照片被警方定性为“淫秽照片”，众多网友在参加过借款活动后，又将自己的裸照上传到网上以表示对艾未未的声援和对警方办案的不满，新闻链接中有一些活动中的照片。
新闻：http://fmn.cc/uwWuJQ

中国铁道部

11 月 20 日是 7·23 动车事故发生 120 天的日子，也是动车事故调查组应出具报告的日子，不过官方却未有任何消息表示报告已完成。动车伤者小葱则来到南京新街口进行纪念活动，可他却被警方带走，直到转日凌晨才回到家中。
新闻：http://fmn.cc/uIMG5S

7·23 专家调查组副组长王梦恕则在 11 月 20 日晚间表示组织管理不善是动车事故主因，而事故报告 9 月底便递交国务院，发布仍需等待批复。不过随后他又表示这仅代表他个人看法。
新闻：http://fmn.cc/rBHqrq

铁道部称出于对高铁安全重视，大型高铁车站改为由铁路局直管，已先由北京铁路局开始实施。有记者 21 日致电国家安监总局询问事故调查进展，相关部门负责人称，可时刻关注新华网，且只表示距离公布结果不会太久。
新闻：http://fmn.cc/vI6m2A
http://fmn.cc/togmFN



本周维权新闻

北京的 13 名联名参选人经过逐级的，东城区法制办同意受理他们中的 11 人状告景山派出所非法限制他们人身自由长达 8 小时一案。11 月 21 日他们赴东城区政府行政复议办办理行政复议的书面手续，目前行政复议的手续全部完成。将在 5 日内给出受理或不受理的书面答复。

新闻：http://cn.fmnnow.com/?p=1094

上海 11·15 大火一周年刚刚过去，静安区便发通知将对失火大楼进行整改，而灾民们对此表示反对。另一消息则是上海市二中院 11 月 22 日下午对 11·15 大火案灾民行政诉讼上海市政府的两起案件作出一审判决。法院一审驳回原告诉讼请求，维持市政府行政行为。

新闻：http://cn.fmnnow.com/?p=1063
http://fmn.cc/sVhknl

中国网络名人罗永浩在 11 月 20 日早上来到北京西门子总部楼下，砸毁了 3 台冰箱。他此举因购买的西门子冰箱存在的质量问题却未得到商家的妥善解决，西门子也不承认是自身产品存在问题。罗永浩表示若西门子两周内不作答复还将采取行动。

新闻：http://fmn.cc/vfxm9e

原定于 11 月 24 日上午 9：30 在在北京西城法院 17 庭公开开庭审理的倪玉兰、董继勤夫妇“寻衅滋事”案，其中倪玉兰还被附加一个涉嫌诈骗的罪名，11 月 23 日律师突然接到法院电话通知，称检察院上午要求退回补充侦查，何时开庭将另行通知。

新闻：http://cn.fmnnow.com/?p=1128

本周其他重点新闻

11 月 16 日有英国媒体曝出 10 月 21 日北京天安门广场有一男子引火自焚，官方对他们的回应是该男子对法院判决才采取此行动，而这也是 10 余年来头一次有人在天安门自焚，不过虽然当日目击者众多却未走漏消息，直到一个月后才由外国媒体报道。

新闻：http://fmn.cc/sdHaEa



因为对村内的选举和一家企业毁林毁田的行为不满，11 月 21 日上午广东陆丰乌坎村数千村民到市政府上访，而市长也答应会解决问题。村民们有组织却未诉诸暴力的和平上访方式引起了网民的热议。

新闻：http://fmn.cc/rOZsOB

11 月 22 日晚 18：35 位于大连港油品码头海滨北罐区的 31、32 号原油罐因雷击密封圈着火，到晚上的 20：10 左右消防部门终于控制住这两个 10 万吨级油罐的火情。但是却再次引发了人们对大连石化区的安全的担忧。

新闻：http://cn.fmnnow.com/?p=1115

http://fmn.cc/t2KUGe

有消息称发改委同中国电信和中国联通就反垄断调查一案达成和解，发改委否认这一消息，称仍在调查取证并已获得核心证据。而工信部希望铁通取消此前对电信、联通的举报，广电总局则称发改委应彻查垄断。

新闻：http://fmn.cc/uhSlnD

http://fmn.cc/rJ989J

台湾学者和研究生在来大陆交流期间，被内地国安部门强行约谈并留置询问，陆委会证实确有其事，且向有关部门提出要保证台湾学者的权益。

新闻：http://fmn.cc/vTXdOs

2012 年，全国普通高校毕业生规模达 680 万人，比 2011 年增加 20 万。为应对大学生就业难，教育部则下发《通知》称就业率连续两年低于 60%的专业，调减招生计划直至停招。

新闻：http://fmn.cc/vXMrCr

临近年底，有关中国各级政府为花掉预算而“只买贵的不买对的”一类新闻层出不穷，更有消息指出今年中国财政部门将在余下的两个月中突击花钱 3.5 万亿，这一数字相当于瑞士 2010 年的国内生产总值。

新闻：http://fmn.cc/ukcADj

淘宝同中小卖家的纷争近日再起波澜，11 月 23 日上午反淘宝联盟成员聚集在杭州淘宝网总部进行维

权，并提六点诉求包括改良信用体系等，而淘宝当日亦发声明称自己无权废除诚信体系。

新闻：http://fmn.cc/rwZGfv

http://fmn.cc/vEJyIA

【返回目录】



➢➢

此电子周刊由「我在中国」（Co-China）论坛志愿者团队制作，「我在中国」（Co-China）论坛开始于 2009 年 8 月，每月在香港举办一场公开讨论，并借助网络视频直播、文字直播等方式将现场放大至全球任何地方。我们希望提供独立、客观、理性的观点和论述，并关注被主流媒体忽略的议题和讨论。目前已举办二十二场讨论，嘉宾有艾未未、长平、陈冠中、贺卫方、胡泳、梁文道、欧宁、潘毅、叶荫聪、周保松、许宝强等。2011 年 6 月开始，为了丰富论坛的主题，我们在固有论坛的基础上开始一个 Co-China X 系列，这些讨论、沙龙由 Co-China 同一些友好团体合作举办，试图将更多有价值的讨论呈现于网络。论坛网址：https://cochina.org/

若希望订阅此电子周刊请发一封空邮件至 cochinaweekly+subscribe@googlegroups.com，也欢迎大家转发分享。想加入「我在中国」（Co-China）论坛的志愿者团队，请发简历至 forum@cochina.org。

论坛网址：https://cochina.org/
论坛 twitter：Co-China 論壇（http://twitter.com/#!/CoChinaOnline）
论坛新浪微博：CoChina 論壇（http://t.sina.com.cn/cochina）

编辑：黄海、姚梧雨童
校订：杨薛荟
主编：方可成
版面设计：豆弟
配图：王琳
技术支持：毛向辉、舒欣
出品人：杜婷

